

INTERNACIA FERVOJISTO

1998 · 2

Pri la lingva nivelo de IF

Nemultajn komentojn ni ricevis pri la lingvo de IF 1998.1

La kandidato pri la posteno de IFEF-prezidanto, d-ro Romano Bolognesi, estas priskribita (paĝo 5) kiel iama 'ruĝĉapulo'. Oni dubas, ĉu vere li portis ĉapon. La Ruĝa Ĉapeto de la fabelo certe jes, sed d-ro Bolognesi eble estis 'ruĝkaskedulo' (?).

Ĉu Praha Čefa Stacio (paĝo 12, dua kolumno) devus esti Praha (Praga?) Ĉefstacio, kiel preskribas FT 4161, ni lasas ŝvebi ...

Alian komenton ni submetos al pritrakto de la Faka Komisiono.

eho

La redakcio

tre bedaŭras, ke ĉi tiu numero de Internacia Fervojisto iom malfrue aperas. La kaŭzo estas, ke ni devis atendi kontribuaĵojn, kiuj devas aperi en ĉi tiu numero.

Mi uzas la okazon peti vin sendu kontribuaĵojn por la venonta numero, tiel ke mi havu sufiĉe ankaŭ por mia lasta numero.

Red

Membrostato

Lando	1996	1997
Aŭstrio	123	119
Belgio	50	50
Britio	20	20
Bulgario	22	23
Ĉeĥio	55	55
Ĉinio	20	20
Danio	65	65
Estonio	20	20
Francio	200	180
Germanio	317	309
Hispanio	109	104
Hungario	50	50
Italio	160	150
Japanio	13	20
Jugoslavio	20	20
Kroatio	20	20
Nederlando	27	27
Norvegio	48	41
Pollando	20	20
Rumanio	20	20
Slovakio	20	20
Slovenio	20	20
Svedio	20	10
Svisio	75	75
Individuaj	3	3
Entute	1517	1461

Brønderslev, februaro 1998

Henning HAUGE, kasisto

Frontpaĝo: Dana IC3-trajno sur la ponto super Malgranda Belto.

Enhavo:



50a Kongreso de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF)

16a-22a de majo 1998 en Aalborg, Danio

Adreso: 50a IFEF-Kongreso
Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev

Pagojn bv sendi pere de via loka ĝirosistemo aŭ pere de "SWIFT"-kodo **BIKU DK KK** rekte al Bikuben Girobank A/S, DK-0800 Høje Taastrup, kredite je nia konto 1-659-1165

LKK-komuniko n-ro 5 pri 50a IFK

Du ekskursojn + vizitojn en la Fervoja Muzeo ofertas la jubilea IFEF-kongreso.

Lundon posttagmeze aŭtobusoj veturigos la ekskursantojn norden al Lindholm Høje kaj Voergaard.

Lindholm Høje (høje = altaĵo) estas unu el la plej gravaj monumentoj de la dana pratempo, ĉar ĝi kombinas restaĵojn de tombejo de jaroj 400-1000, de du vilaĝoj de jaroj 700-900 resp. ĝis 1100, kaj de plugkampo de la vikinga epoko. En 1992 oni inaŭguris surlokan muzeon, en kies ekspozicio oni povas retrorigardi al la pasinteco, kiamaniere la vilaĝanoj estis vestitaj, kiamaniere ili kultivis la kampojn, kiajn dombestojn ili havis, kiel okazis la entombigoj kaj kiel estis la ĉiutaga vivo. En la ekspozicio oni povas informiĝi ankaŭ pri la socio, kiu ekzistis ekster la vilaĝo, kiam Danio aperis en la historio kaj iĝis unu lando kun unu komuna reĝo. La originaj antikvaĵoj estas ekspoziciataj kune kun rekonstruaĵoj, panoramoj, ilustraĵoj, mapoj kaj tekstoj. Do estas ebleco por senpera travivaĵo kaj objektiva enprofundiĝo.

Voergaard estas grandbieno kun ege riĉa artkolektaĵo, kiu estas instalita nur dum la jaroj post 1955, kvankam la historio de la bieno estas konata ekde 1481. Voergaard ne estas vera muzeo, ĉar la kolektoj estas natura parto de la hejmo, kiun kreis la posedanto. Li, filo de kamparano, gajnis altrangan francan grafinon kaj kun ŝi grandan riĉecon. Tial granda parto de la kolektaĵo konsistas el francdevenaj eroj.

Ĵaŭde trajno transportos la ekskursantojn norden al Skagen, la plej norde situanta urbo de Danio. Tie ni rigardas la urbon, veturas en specialaj transportiloj al la pinto, kie renkontiĝas du maroj. Se la suno brilas, la respeguliĝo en la du maroj kreas belan panoramon. Lunĉo kaj muzeoj, interesaj domoj, speciala etoso logos antaŭ la vojaĝo reen al Aalborg, kie ni transdonos la IFEF-flagon al la venonta LKK.

Vendrede ni iros per ordinara trajno al Odense por rigardi la fervojmuzeon, kiu estas en rekonstrua fazo, sed kiu tamen ofertas ampleksan veturilaron kaj abundan historian materialon.

Iomete pri la veturo al kaj de Aalborg.

Veturdaŭro Hamburgo-Aalborg estas 6 horoj. Tag-trajnoj ekveturas de Hamburgo je 08.30, 12.30 kaj 16.30, ĉiuj postulas trajnŝanĝon en Fredericia. De Aalborg al Odense estas ĉiuhora trajnebleco je minuto 31, kaj post 3¼ horoj estas alveno en Odense. De Odense veturas noktaj trajnoj kun kuŝ- kaj litvagonoj je 20h23 kaj 22h00 al resp. Bazelo kaj Kolonjo. De Odense al Kopenhago veturas trajno ĉiun duonan horon. Veturdaŭro 1½ h. De Kopenhago al Hamburg ekzistas kvin rektaj trajnoj. Vojaĝdaŭro 4¼ h.

La provizora kongresprogramo aspektas tiel:

Vendrede 15.05.98	15.05 Gazetara konferenco
Sabate 16.05.98	16.05 Akceptejo malfermita DEA-Jarkunveno LKK/IFEF-estraro Interkona vespero

Dimanĉe 17.05.98	17.05 Akceptejo malfermita Solena malfermo Prelego Faka komisiono Bankedo Internacia balo		Faka komisiono Distra vespero
Lunde 18.05.98	18.05 Informejo – Libroservo Nepublika kunsido Duontaga ekskurso Faka komisiono	Merkrede 20.05.98	20.05 Informejo – Libroservo Fakaj prelegoj Venonta kongreso Movadaj aferoj Faka komisiono
Marde 19.05.98	19.05 Informejo – Libroservo Plenkunsido Ĉefa fakprelego	Ĵaŭde 21.05.98	21.05 Tuttaga ekskurso Fermo
		Vendrede 22.05.98	22.05 Ekskurso al Odense (fervojmuzeo) Vojaĝo al postkongresa aranĝo en Kopenhago.

Tagordoj por la kunsidoj de Faka Komisiono dum la 50a IFK

Terminara Sekcio

1. Raporto de la sekretario
2. Raporto de la landaj rtk-oj
3. Aktualaj demandoj pri RailLexic
4. Adresaro
5. Eventualaĵoj

Fake Aplika Sekcio

1. Raporto de la sekretario
2. Faka programo de la 50a IFK
3. Faka programo de la venontjara 51a IFK
4. Programo de la faka kunsido dum la 83a UK
5. Eventualaĵoj

Jószef HALÁSZ,
gvidanto

Kompilis ĉefkomitatano Jean RIPOCHE

La redakcio bedaŭrinde ne ricevis la tagordojn por la nepublika kaj publika kunvenoj dum la 50a IFK. Ili do aperos nur en n-ro 3 de Internacia Fervojisto.

Raporto de la redaktoro pri la jaro 1997

Same kiel en antaŭaj jaroj ni ankaŭ en 1997 sukcesis aperigi ses numerojn kun entute 96 paĝoj.

Por la numeroj 1, 4, 5 kaj 6 ĉiam estas sufiĉe da kontribuaĵoj, sed mi spertis, ke por la du antaŭkongresaj numeroj – n-roj 2 kaj 3 – mankas materialo, tiel ke estas malfacile plenigi 16 paĝojn per artikoloj de diversaj kontribuantoj. Ĉiam troviĝas ĉe mi kontribuaĵoj de 2-3 tre fidelaj kolegoj, sed aperigi multajn artikolojn de la sama kontribuanto en la sama numero ne estas kontentiga por la legantoj,

nek por la kontribuanto mem kaj nek por la redaktoro.

Laŭ mi la faka nivelo de la artikoloj konsiderinde altiĝis. Kaŭzo de tio certe estas la eldono de *Fervoja Terminaro*. Rilate la fakan nivelon mi deziras mencii ankaŭ la enkondukon de la kolumno *Pri la lingva nivelo de IF*, kiun redaktas mia antaŭulo kiel redaktoro, E. Henning Olsen. Pro lia valora kunlaboro mi ege dankas.

Dankon iru ankaŭ al tiuj fidelaj kontribuantoj, kiuj ofte sendas artikolojn por aperigo.

Ĉi tiu jarraporto estas la lasta flanke de mi. Mi esperas por mia posteulo, ke li havu la saman ĝojon pri la laboro kiel mi havas.

Brønderslev, februaro 1998 Erna Hauge

Raporto de la kasisto pri la jaro 1997

Enspezoj	DKK	Elspezoj	DKK
Kotizoj	37285,40	Internacia Fervojisto	34329,25
Adopta Fonduso	784,90	Estraro	3100,00
Junulara Fonduso	131,26	Administrado	1441,10
Estrara Fonduso		Reprezentado	791,50
Rentoj	364,22	Vortaroj	2432,00
	38565,78	Diversaĵoj	1946,25
Reguligo fondusoj	5400,00		
Plielspezoj	44,32		
	44010,10		**44040,10**

Bilanco je la 31.12.1997

Aktivoj	CHF	DKK	**Pasivoj**		DKK
Kaso		377,54	Fondusoj		5183,64
Bankoj		2321,44			
Inventaro		2781,55	Havaĵo 1.1.1997	**341,21**	
			Plielspezoj	**44,32**	
			Havaĵo 31.12.1997		296,89
		5480,53			**5480,53**

Brønderslev, februaro 1997 Henning Hauge, kasisto

39a IFES en Maribor



Rezulto de la skikonkurso

Virinoj:

1. D-ro Eva KOPECNA, (CZ) 59,03
2. Anni WIESMANN (DE) 1.02,85
3. Rosemarie WALLMANN (AT) .. 1.03,78
4. Anick CODENS (BE) 1.33,15
5. Marlene van de MEERSHAUT (BE)2.32,23
6. Margarete SCHARF (AT) 2.36,29

Junuloj:

Tomaz KOPECNY (CZ) 1.05,29

Viroj:

1. Konrad KOPECNY (CZ) 44,91
2. JAN Bouman (BE) 51,10
3. Franz WAGNER (AT) 58,58
4. HUBERT PEYROUTY (FR) 58,59
5. Jean MEVEL (FR) 1.02,81
6. Max WIESMANN (DE) 1.05,73
7. Johann GEROLDINGER (AT) .. 1.09,97
8. Arie BOUMAN (BE) 1.10,17
9. Egon KIEFER (DE) 1.20,79
10. Johann SCHARF (AT) 1.21,80

La skisemajnon partoprenis 40 gesamideanoj el 9 landoj.

La ĉijaran IFEF-premion akiris s-ano Jean Mevel.

La donacitajn pokalojn de la IFES-patro (J. Geroldinger) gajnis s-ino d-ro Eva Kopecna kaj s-ro Jan Bouman.

Kvar E-libroj de Geroldinger estis disdonataj al la gajnintoj de lingva konkuro.

La radio- kaj TV-Maribor intervjuis s-anojn Jovan Mirković, Johann Geroldinger kaj Hubert Peyrouty. Ĝi estis kelfoje elradiita.

Dankon al la organizanto s-ano Jovan Mirković.

J. Ge.

20a datreveno de la nacia Esperanto-muzeo en Gray (FR)

La 24an de aprilo 1997 okazis en Gray (Haute-Saône) la 20a datreveno de la fondo de la Nacia Esperanto-Muzeo. Pli ol 150 personoj ĉeestis tiun memorfeston. Ne eblas citi ĉiujn diversajn eminentulojn pri politikaj, kulturaj, administraj, asociaj kaj esperantaj aferoj, kiuj per sia ĉeesto atestis sian inklinon al la agado de Geo Junier, la kreinto de la muzeo.

Senvualigante la memorigan platon, Louis-Christophe Zaleski-Zamenhof, la nepo de L.L. Zamenhof, paroladis pri tiu grava evento kaj dankis la responsulojn.

De post pli ol 40 jaroj Geo Junier iom post iom kolektis multajn dokumentojn, librojn, broŝurojn, kaj en 1977, sub la alta protekto kaj kun helpo de la urba konsilantaro ekstarigis Esperanto-muzeon en urba domo. Nun la muzeo konsistas el 10 ĉambroj fariĝantaj samtempe arkivejo, dokumentejo, biblioteko kun 6000 titoloj (libroj kaj broŝuroj) kaj konstanta ekspozicio. Eblas helpi al ĝia pliampleksigo per daŭra sendo de dokumentoj kaj ĉiuspecaj eldonaĵoj.

La muzeo estas malfermita ĉiun merkredon kaj sabaton de la 15a ĝis la 18a h aŭ interkonsente kun la direktoro s-ro Geo Junier, tel +33 384.65.11.73.

Jean Ripoche

Reloj en Aŭstralio

Walter Ullmann/DE

Mi skribis "reloj" en la titolo kaj ne "fervojo", ĉar dum la UK kaj en ties antaŭkongreso mi ne uzis nur fervojojn, sed ankaŭ tramon, aŭtobusojn kaj unurelan fervojon.

Tiu ĉi raporto konsistas el:

- ĝeneralaj indikoj pri la fervojo en Aŭstralio, ĉerpitaj el leksikonoj kaj almanakoj, kaj
- personaj impresoj kaj spertoj dum la restado en la lando pro la UK en Adelajdo.

1. La fervojo en Aŭstralio havas reton de ĉirkaŭ 40.000 km, en tri diversaj ŝpuroj: la larĝa (1600 mm), la normala (1435 mm) kaj la etŝpura (1067 mm). Tio kompreneble malfaciligas la fervojan trafikon. Kaŭzo por tio estas, ke la ŝtato ne jam ekzistis, kiam en la 19a jarcento la historio de la fervojo komenciĝis – kaj ĉiu regiono agis sen interkonsento kun aliaj. Aldoniĝas ke la grandaj distancoj, la loĝatigo preskaŭ nur je la marbordo kaj ĉirkaŭe ne favoris la evoluon de la fervojo. Daŭris ĝis la jaro 1970, ĝis oni povis senŝanĝe veturi tra la kontinento, ĉar ĝis tiam malhelpis tri ŝpuroj la rektan veturon. Tiu linio (ĉ. 4300 km) estas de Sydney (Sidnejo) al Perth (Perto) tra Adelajdo, stacio Keswick. (Vidu sub 2b. + 2f.). La trajno, kiu veturas laŭ tiu itinero, havas la nomon *Indian Pacific*. Dufoje semajne ĝi veturas al ambaŭ direktoj, posttagmeze ĝi atingos Adelajdon, venante el Sidnejo, kaj frumatene, kiam ĝi venas el Perto. Biletoj por tiu ĉi trajno ofte estas antaŭe elĉerpitaj.

   La fervojo nomiĝas *Australian National Railway* (AN); la sidejo estas en Adelajdo, hazarde sufiĉe proksime al la kongresejo (King William Road 55, North Adelaide).

2a. **Fervojo Cairns-Kuranda (ekde 1891)**
En Cairns startis la antaŭkongreso. Ĉar mi estis tie jam du tagojn antaŭe, mi malkovris kun amikoj dum promenado la stacion kaj legis indikon pri turista trajno al la urbeto Kuranda. La sekvan tagon ni uzis ĝin: ek 9,15 h, alveno 10,55 h, tra belega naturo. Survoje ni kruciĝis kun alia etŝpura fervojo (600 mm), kiu servas nur al la sukerkanaj transportoj, sed havas grandegan reton norde de Cairns. Survoje al Kuranda la trajno preterpasis akvofalojn, veturis trans grandajn lignajn pontojn, haltis ĉe lokoj kun turisma intereso, ekzemple profunda valo kun rivereto. En la finstacio eblis daŭrigi per funikularo super la pluvarbaro. Ĝis 1988 la trajnoj sur tiu linio veturis gis Mareeba, sed ekde tiam Kuranda estas la finpunkto. La vagonoj havas benkojn el ligno – laŭ la iama maniero. Tiris ilin dizela lokomotivo. La fervojo estas unutraka kaj etŝpura (1067 mm).



Halto ĉe turisma loko kun trajnpersonaro

b. **Fervojo de Alice Springs al Adelajdo**
Alice Springs situas en la mezo de Aŭstralio ("Forforejo") kaj apartenas al la Norda Teritorio, Adelajdo estas en Suda Aŭstralio. La antaŭkongresa grupo (ĉ. 60 personoj), alveninta per aviadilo, uzis la trajnon je la 18.07.1997. La trajno trafikas dufoje dum la semajno - en ambaŭ direktoj, de nordo al sudo marde kaj vendrede, de

sudo lunde kaj ĵaŭde. La ekveturo laŭhorare estas 14 h, sed ni ekveturis nur je h 14.50. La alveno en Adelajdo devus esti je la 10 h, sed fakte estis je 11.50 h (en stacio Keswick). La trajno konsistis el 25 pasaĝervagonoj, 3 restoracivagonoj, krome el kelkaj aŭtotransport-vagonoj. La trajno nomigas *The Ghan*. Mi, kiel pasaĝero de la sidloka klaso, ne rajtis eniri restoracivagonon, eblis nur aĉeti manĝaĵon en trajna kiosko.Tio kaŭzis manĝadon nur ĉe la sidloko, sur la genuoj. La vagonoj enhavis televidon kaj duŝejon. La kontrolistoj prenis la biletojn aŭ lasis ilin al la pasaĝeroj laŭvole, do mia bileto ne montras iun kontrolsignon. La bagaĝo estis kolektita en Alice Springs, kaj oni reprenis ĝin en Adelajdo - simile kiel post flugo per aviadilo. Kiam mi revenis hejmen, mi legis en ĵurnalo ke laŭ diro de aŭstralia politikisto, oni planas interligi Alice Springs kun la ĉefurbo de la Norda Teritorio (Darwin) per konstruota fervojo. Tiukaze realiĝus la unua nord-suda fervojlinio. Sed tio okazis ĵus antaŭ la balotoj, do mi ne povas imagi ke tio tuj efektiviĝos. La fervoja linio estas grandparte unutraka kaj normalŝpura.



Vagonoj de la trajno *The Ghan* kun la aŭtoro en Alice Springs

c. **Unurela fervojo en Sidnejo**

Dum nia unutaga restado en Sidnejo mi vidis el la hotela fenestro unurelan "Monorail"-fervojon preterveturantan. En la urbomezo mi aĉetis poste bileton per aŭtomato kaj eniris la trajnon. La relvojo kondukas en proksimuma kvarangulo tra la urbocentro. Survoje per la laŭtparolilo oni klarigis anglalingve la vidindaĵojn, do mi havis la impreson, ke la fervojo celis altiri precipe turistojn. Ĉe la pinto de la trajno estis speciala vagono kun dungito, sed li diris ke lia tasko estas nur premi butonojn por fermi la pordojn. La kupeoj por la pasaĝeroj instaliĝas super la unurelan parton. Ĉar ne estas kromlinioj, oni aŭtomate revenas al la elirpunkto – aŭ povas daŭrigi la saman vojon.

d. **Elektra tramo de Adelajdo al Glenelg (ekde 1929)**

Ek de la urbocentro de Adelajdo (Victoria Square) veturas dutraka elektra tramo al la banloko Glenelg (30 km), maldekstre. Ekzistas 21 haltejoj survoje; ĉe la 15a haltejo estas branĉlinio, kiu kondukas al la riparejo kaj deponejo por la tramoj dum la nokto (kaj kiun mi poste vizitis).

La ŝpuro estas la normala. Survoje la trako viadukte kruĉiĝas kun fervoja linio de la AN. Ek de la urbofino de Adelajdo ĝis la komenco de Glenelg oni uzas apartan trakon. La rapido de la tramoj tie estas 80 km/h, en la stratoj de Glenelg malpli. La biletvendado okazas en la tramo. Labortage veturas ĉirkaŭ ĉiuj 15 minutojn unu tramo, sabate kaj dimanĉe malpli. Ĉiam du vagonoj kune estas kuplitaj.


Tramo ĉe la finstacio en Glenelg

e. **La Adelajda "O-Bahn" (ekde 1986)**

Temas pri aŭtobusoj en la publika trans-

port-sistemo de la urbo Adelajdo. Post la forlaso de la urbocentro ili eniras specialan lenon betonan, sur kiu veturas nur tiuj busoj, parte trafikantaj ĝis 100 km/h. 20 diversaj busitineroj uzas la lenojn. La linio longas 12 km. Ekzistas tri eblecoj por la busoj en- resp. eliri la lenojn. Temas pri la plej longa gvidata bus-leno sur la terglobo. Por la sendanĝereco zorgas suplementaj radetoj flanke de la busoj en alteco de la pneŭmatikoj. (Mi supozas ke la germana nomo "O-Bahn" uziĝas pro tio, ĉar germanaj firmaoj eltrovis la sistemon). Per la sama bileto eblas uzi tiun O-Bahn, la aŭtobusojn en la urbo kaj la tramon al Glenelg (vidu sub d.).



Betonaj lenoj en la nordo de Adelajdo

f. **Antaŭurba trafiko en Adelajdo kaj ĉirkaŭo**

La kongresejo de la UK situis apud la ĉefa stacio, kiu estas subtera kapstacio. La trajno el Alice Springs finiĝis en Keswick. Mi piediris dum la restado tien kaj uzis reen tiun rapidfervojon, do al la ĉefa stacio. Estis komforta trajno kun aŭtomatoj por la biletvendado. Dum mia veturo – labortage posttagmeze – la trajno plenplenis. Temis pri dizela trafiko.

Konklude: Al fervojemuloj Aŭstralio montras tre interesajn enrigardojn, sed ne atendu por la malkovro ĝis la venonta UK en la kvina kontinento!

Telegrafdeĵorado ĉe la fervojo en Norvegio en antaŭaj tempoj – kaj dereliĝo kun feliĉa finiĝo

Ĉe la fervojo estis kaj viraj kaj virinaj telegrafistoj, kaj oni ricevis kaj sendis ankaŭ privatajn telegramojn.

Unu el la telegrafistinoj rakontis en gazeta intervjuo en 1954 – ŝi tiam estis 99jara – pri travivaĵoj dum sia deĵoro en la stacio de Kongsvinger, kiu situas inter Oslo kaj Stokholmo:

"Iam okazis granda geedziĝa festo en Kongsvinger, kaj pro tio mi ricevis kaj pluensendis ĉi tiun posttagmezon cent telegramojn.

La tiama reĝo Oscar II venis al Kongsvinger kaj volis sendi telegramon. Ĉi tio kompreneble estis speciala travivaĵo, kaj ĉiuj en la staciodomo alkuris por vidi la monarkon. Li estis eleganta viro, mi nepre volas diri al vi! Li skribis mem la telegramon kaj – ho jes – li liveris ĝin al mi por ke mi sendu ĝin!

Alian historion mi speciale memoras. Ĉe unu loko la fervojlinio kondukas preter kruta deklivo proksime al la rivero Glomma, kaj kiam trajno de Kongsvinger pasis, subite venis terlavango rekte sur la lokomotivon. Ĝi deŝiriĝis de la trajno, foriĝis de la trako kaj glitis malsupren laŭ la deklivo. Estis danĝera situacio, kiu finiĝis feliĉa. La lokomotivestro, granda dika viro, provis salti de la lokomotivo, sed pro dikeco estis kaptita en la pordo, kaj tie li staris kriante: "Mi ne kaŭzis tion, mi ne kaŭzis tion"."

Odd Kolbrek

Fervoja Koresponda Servo

S-ro PORUPKA Sorin, Mihai Bravu 32/2
RO-6200 Galati.

Se vi deziras utiligi la servon, bonvolu indiki viajn nomon, aĝon, adreson, en kiuj landoj vi deziras korespondant(in)on, kaj pri kiaj temoj.

Aldonu se eble internacian respondkuponon. Se tio ne eblas, aldonu poŝtmarkojn vendeblajn en Rumanio.













Fervojo sur poŝtmarkoj

La historio de fervoja pasaĝertrafiko komenciĝas en Anglujo la 27an de septembro 1825, kiam oni komencis ekspluatadon sur la unua publika vaportrakcia fervojo en la mondo inter la urboj Stockton kaj Darlington. La fervojo origine estis planita kiel ĉevala fervojo, sed merite de la liniokonstruinto George Stephenson oni realigis ŝanĝon de la trentrafikilo. Dum la inaŭgura veturo tiris la solenan trajnon lokomotivo *Locomotion No 1*, jam la deksesa konstruita trakciilo de Stephenson, atinganta kun kargo 90 tunojn, por la tiama tempo rimarkindan rapidon 19-24 km/h.

De post tiu ĉi memorinda jaro trafikis kun pasaĝertrajnoj multaj tipoj de vaporaj lokomotivoj kaj lokomotivoj de aliaj novaj trakcioj – motoraj, dizelelektraj kaj elektraj. Novaj konstrutipoj de trakveturiloj celis ĉiam al pli grandaj plenkapacito kaj rapido. Tio rezultigis iom post iom mallongigon de vojaĝdaŭro.

Konkurence kun aliaj trafikiloj kaj trafikoj, precipe aertrafikaj kaj aŭtomobilaj la sola ebleco por altiri intereson de la pasaĝeroj vojaĝi pere de fervojo estis altigo de vojaĝkomforto, pligrandigo de vojaĝrapido kaj plibonigo de la servoj. Oni do enkondukas en la tuta Eŭropo trajnojn trafikantaj je longaj distancoj. *Flying Scotsman,* kunliganta Londonon kun la skotlanda ĉefurbo Edinburgo, komencis en la jaro 1928 trafiki sur la 632 km longa linio sen halto. *Orientekspres* komencas trafiki en 1883. Ĝia vojaĝitinero estis plilongigata kaj en 1888 ĝi jam prizorgas kunligon inter la urboj Parizo-Munkeno-Vieno-Budapeŝto-Bukareŝto kaj Istanbul. Ĝia ekspluatado finiĝis nur en 1977. Vagonaroj konsistantaj el memstaraj vagonoj estis anstataŭigataj per kompletaj trajnunuoj trafikantaj je longaj distancoj kaj fronte al ili trakciis diverstipaj lokomotivoj.







En 1957 okcidenteŭropaj fervojoj enkondukas inter la ĉefurboj kaj gravaj urboj kunligojn per luksaj motoraj (poste elektraj) trajnunuoj de la sistemo *Trans-Europ-Express* kun rapido 140 km/h.

Reto de trajnoj *Trans-Europ-Express* estas de post la jaro 1987 sinsekve anstataŭigata per reto de trajnoj Euro-City, kiu estas iom post iom disvastigata ankaŭ en orenteŭropaj landoj. Unuopaj fervojaj administracioj enkondukas iom post iom trajnunuojn kun rapidoj 160 ĝis 300 km/h kaj tiuj ĉi rapidoj certe ne estas finaj.



1964 - Japanio: Hikari kaj Kodama

Maksimuman vojaĝrapidon 210 km/h atingis elektraj trakunuoj de la japanaj fervojoj Hikari (Lumradio) kaj Kodama (Eĥo) sur la fervoja linio Tokio-Osako 515 km longa. La linio nomata Tokaido (Orienta marvojo) estis transdonita al ekspluatado antaŭ la olimpiaj ludoj en 1964. Maksimuma rapido atingita dum provveturoj jam unu jaron pli frue estis 256 km/h. Tipa por la trajnunuoj estis ilia blankblua lakado. En ekspluatado estas dekdupartaj trajnunuoj kun vagonoj de la unua kaj dua klasoj.



1972 - Francio: TGV 001

Francio baldaŭ sekvas la japanan ekzemplon per sia prototipa trajnunuo TGV 001 (Train á Grande Vitesse = Trajno kun granda rapido) kun turboelektra movigo – du gasturbinoj de aviadtipo kun povumo 400 kW kaj du alternatoroj, transmisio de trenpovumo elektra kun elektra motoro de ĉiu radakso. Ĝia maksimuma rapido el oktobro 1972 estis 318 km/h. La trajnunuo ne estis transdonita al regula trafikado konsidere novajn ekonomiajn kondiĉojn – kreskantaj prezoj de nafto. La spertojn de la konstruado oni tamen uzis por konstrui trajnunuon TGV kun elektra movigo en la sekvantaj jaroj.



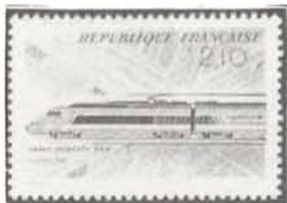
1972 - Japanio: tipo 100

Post Tokaido oni konstruas jam en la jaro 1972 plian rapidan linion *New Sanyo Line* (Nova Sanyo Linio). La unua parto 164 km longa kunligis la urbojn Osako kaj Okajamo kaj en 1975 estis finkonstruita dua parto Okajamo-Hakatou, longa 398 km. Maksimuma rapido sur tiu ĉi linio estas 260 km/h. Ekspresan fervojan kunligon sur Tokaido kaj Sanyo inter Tokio kaj Hakatou 1077 km longa nun plenumas elektraj trajnunuoj dum nur sep veturhoroj. Blankbluajn elektrajn unuojn sur Tokaido anstataŭis sur Sanyo simile kolorigitaj elektraj unuoj de tipo 100.



1972 - Anglio: HST

En la prestiĝan duelon de fervojaj administracioj por pli grandaj rapidoj enviciĝis ankaŭ Anglio per siaj motoraj unuoj HST (High Speed Train = Grandrapida trajno), kies evoluo procedis tre rapide. En aŭgusto 1970 oni aprobis la projekton, en junio 1972 estis fabrikata la unua prototipo, kiu en junio 1973 atingis veturrapidon 226,9 km/h, kiu estis tiutempe rekorda por rapido en dizelmotora trakcio. En 1976 oni jam komencas regulan trafikadon per rapido 200 km/h sur itinero Londono-Bristolo per trajnunuoj konsistantaj de du kapmotorvagonoj kaj ses klimatizitaj enmetitaj vagonoj kun la unua kaj dua klasoj.



1981 - Francio: TGV PSE

La 26an de februaro 1981 atingis francaj fervojoj mondrekordon de rapido sur unu el la finkonstruitaj liniopartoj de la nove konstruata rapida linio Parizo-Liono, nomata ankaŭ Parizo Sudoriento. Elektra trajnunuo TGV 016 atingis tie rapidon 379,9 km/h. En ekspluatado tamen trafikas dekpartaj elektraj unuoj de la 1a kaj 2a klasoj per rapido 270 km/h. Karakteriza kolorigo de la unuoj por pasaĝertrafiko estas oranĝa. En ekspluatado tamen estas ankaŭ teknike samstilaj trajnunuoj servantaj ekskluzive al la franca poŝto, kies kolorigo estas flava.



1987 - Italio: ETR - Pendolino

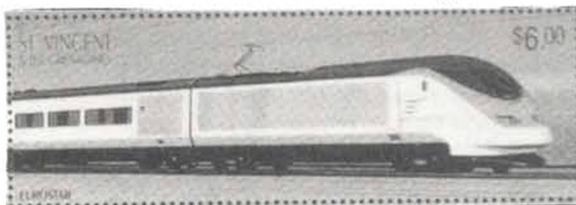
Itala projekto ETR, populare nomata Pendolino, estas sukcesa projekto de la italaj fervojoj kaj la firmao FIAT el la jaroj 1974/75 por liniaj rapidoj ĝis 250 km/h. Tie ĉi oni la unuan fojon uzis la principon de klinado de la vagonkaroserioj en kurbiĝoj por malgrandigi efikon de la neegaligita alcentrokura akcelo je pasaĝeroj, kion ebligas hidraŭlika sistemo de klinado de la vagonkaroserioj internen en la kurbiĝon teleregata de komputilo. Bildigita naŭvagona unuo ETR 450 uzas spertojn akiritaj dum ekspluatado de la antaŭaj tipoj kaj ĝi estis fabrikata de post la jaro 1987. Ĝi estis unuafoje trafikuzata sur fervoja linio Romo-Milano.



1991 - Germanio: ICE

Ekde la 2a de junio 1991 en Germanio oni ekspluatas grandrapidan sistemon ICE (InterCity Express). Kreas ĝin nove konstruitaj linioj por rapido 280 km/h, eventuale linioj rekonstruitaj por rapido 160 ĝis 220 km/h. Por tiuj ĉi linioj oni konstruis novajn trajnunuojn kun trakciiloj, kies provfunkciigo estis ekzamenata pli ol kvin jarojn sur linioj DB, precipe sur la fervoja linio Hamburgo-Kassel. Blankaj trajnunuoj ICE longaj 410 metrojn konsistas el du kaptrakciiloj kaj dekkvar aldonaj vagonoj, proponas 478 sidlokojn en la unua klaso kaj 567 sidlokojn en la dua klaso. 9600 kW kaŝitaj en trakciaj motoroj ebligas kurantan veturrapidon 250 km/h.

1994 - Anglio-Francio: La trajnoj EUROSTAR



La plej modernaj reltrakciiloj estis transdonitaj al ekspluatado kunlige kun nova trakkunligo Anglio-Francio. Por pasaĝera trafiko estas destinitaj novaj grandrapidaj trajnunuoj *Eurostar* kun maksimuma rapido 300 km/h, en tunelo tamen nur 160 km/h kaj sur brita teritorio antaŭ konstruo de la novaj linioj nur 120 km/h. Post finkonstruo de la nova linio la veturtempo inter Parizo kaj Londono estos tri horojn, kio estas plene komparebla kun aertrafiko inkluzive trafikon al flughaveno kaj reen. La trajnunuo *Eurostar* konsistas el du kapaj trisistemaj trakciiloj kaj 18 aldonitaj vagonoj, ĝia totala longo estas 394 metrojn, maso 793 tunojn kaj ĝi proponas entute 794 sidlokojn en la unua kaj dua klasoj.

Esperantigis Jindřich Tomíšek

(La represita grandeco de la poŝtmarkoj kaj stampo ne koincidas kun iliaj realaj dimensioj).

Angla komplete venkas en EU

Stefan Maul

Laŭ nova studaĵo, kiu konatiĝis meze de januaro 1998, en instancoj kaj servoj de Eŭropa Unio (EU) nun klare unuan rangon de uzataj lingvoj tenas la angla, kiu forpuŝis de tiu loko la francan. La germana, plej granda lingvo ene de EU, draste falis sur la skalo, aliaj eŭropaj lingvoj ludas preskaŭ nulan rolon.

Oni analizis proksimume unu miliardon da dokumentaj paĝoj, kiujn tradukis la lingvoservo de EU-komisiono dum la pasintaj du jaroj . La rezulto estas: 42 elcentoj de tekstoj tradukitaj en aliajn lingvojn de EU (en kiu ja laŭkontrakte ĉiuj havas egalan rajton) venis el anglaj originaloj, 40 elcentoj el francaj originaloj, nur 6 elcentoj el la germana kaj nur 3 el hispana aŭ itala. Tio do signifas, ke plimulto de dokumentoj estas verkita originale en la angla lingvo.

Dum multaj jardekoj, post la fondo de unua eŭropa komunumo, tiu pri karbo kaj ŝtalo en 1951, kaj en posta Eŭropa Ekonomia Komunumo (fondita en 1957) la franca lingvo tenis tute klare la unuan rangon en ĉiuj komunaj instancoj kaj servoj. Eĉ post aliĝo de Britio en 1972 la franca restis la plej grava lingvo. Sed tio nun evidente pasis. EU-korespondantoj, kiuj raportis pri la menciita nova analizo, atentigas krome ke jam delonge ankaŭ en interparoloj de ministroj, oficistoj kaj parlamentanoj de EU oni uzas preskaŭ nur la anglan, kiun scias ĉiuj; la germanan, ekzemple, regas preskaŭ neniu brito, franco kaj sudeŭropano.

Laŭ la raportoj, konkretiĝas ankaŭ onidiro, ke la franca registaro – pro la evidenta venko de la angla – volas ŝanĝi sian lingvopolitikon kaj endonduki en mezlernejoj kiel unuan fremdan lingvon por ciuj la anglan. Nun lernantoj povas elekti ekzemple ankaŭ la germanan kiel unuan fremdlingvon, sed tion faras nur ĉ. 10 elcentoj. La germana lingvo en Francio anstataŭis la iamajn elitismajn lingvojn, la antikvajn latinan kaj grekan. Laŭ analizoj, la germanan elektas la plej bonaj francaj lernantoj. Inverse, ankaŭ en Germanio (eĉ en regionoj najbaraj de Francio) nur ega malplimulto da lernantoj elektas la francan kiel unuan fremdan lingvon, ĉiuj aliaj la anglan.

Kelkajn semajnojn antaŭe, opinisonda instituto Gallup enketis en 8 EU-ŝtatoj pri enkonduko de ununura oficiala lingvo de EU. La rezulto estis, ke 47 elcentoj kontraŭis la ideon, 48 estis por. Demandite, kiun lingvon oni preferus, se oni devus elekti oficialan lingvon, 86 elcentoj indikis la anglan, 65 elcentoj la francan, 47 la germanan, 30 elcentoj la hispanan kaj 21 elcentoj la italan.

En 4 landoj plimulto pledis por ununura oficiala lingvo: Italio (70 %), Belgio (54 %), Hispanio (53 %) kaj Nederlando (51 %). En la aliaj 4 landoj oni plimulte kontraŭas tian solvon: Francio (51 % kontraŭ), Germanio (52), Luksemburgo (54) kaj – oni miru – plej forte Britio (65 %). 64 elcentoj de ĉiuj enketitoj diris, ke enkondukon de ununura oficiala lingvo oni devus decidi per referendumo.

(El *La Verda Proleto*, februaro 1998)

"Silenti, kiam oni devas paroli, estas same granda kulpo kiel paroli, kiam oni estus devinta plie silenti"

Grafo Széchenyi István
iama hungara politikisto

"Kiom valoras la plej granda heroo, kuraĝo, se la kapon oni ne povas levi en la domaĉeto, se bravulon atentas kaj priridas nur stultuloj."

Berzsenyi Dániel
iama hungara poeto

Niaj jarkunvenoj

Svisio:
La ĝenerala kunveno de SAEF okazos sabate la 21an de marto 1998 je horo 9.30 en la kunvenejo de la evangelia/metodista eklezio, Riehenring 129, en Bazelo.

Francio:
De la 30a aprilo ĝis la 5a de majo okazos en Bretonio la franca jarkunveno. Krom la ĝenerala kunveno estos ampleksa turisma programo, kaj dimanĉon la 3an de majo la eminenta akademiano Georges Lagrange proponos du prelegojn: *Raymond Schwarz, kiun mi konis* kaj *Ĉu Esperanto teatro?*

La programo enhavas ankaŭ distrajn vesperojn: folklorajn dancojn, kantojn de maristoj, ktp.

Informojn donas
s-ro Jean Rolland, Le Beudrec,
FR-56950 CRAC'H.

Invito al jarkunveno de GEFA

Aŭtune Germana Esperanta Fervojista Asocio (GEFA) okazigos sian tradician jarkunvenon. Kore ni invitas niajn alilandajn geamikojn pasigi kun ni la semajnfinon inter la 9a kaj 11a de oktobro 1998 en la romantika urbo Linz, (dekstre de la Rejn-riverego). Linz estas facile atingebla per fervojo. Venante de Köln oni bezonas ĝis Linz unu horon per regiona trajno, de Koblenz nur duonan horon. Loĝado pro la limigita kvanto de hotelĉambroj necesigas baldaŭan aliĝon ĝis junio. Ni vizitos la historian mezepokan urbon, ĉeestos festvesperon kun dancado kaj ĝuos altkvalitan kulturan aranĝon. Ne mankos ekskurso per pramo kaj aŭtobuso al la aŭtuna Eifel-montaro gis la benediktana monaĥejo apud la Laach-lago. GEFA ĝojus akcepti vin en la kongresejo, hotelo Weinstock proksima al la stacidomo. Aliĝiloj estas haveblaj per s-ro Hans-Jürgen Riehn, Karlsbader Str. 89, DE-08355 Rittersgrün".

W. Barnickel (Germanio)

Nova dizelelektra lokomotivo ŽSR

Dum la *Maŝineja Foiro '97* en Brno (Moravio) Martina Meĥanizada Akcia Kompanio prezentis novan dizelelektran lokomotivon de la serio 755.

Boĝio kaj ĉasio devenas de la konata serio 753, aliaj partoj estas nove konstruitaj cele al pli perfekta kaj pli ekonomia ekspluatado. Lokomotivo 755 havas instalitan povumon de la dizelmotoro tipo 12 PA n-ro 185 LOKO 1500 kW kun rivolunombro 1500/min.

Transsendo de povumo estas elektra, (alterne-kontinua), la lokomotivo estas direktata per sistemo CLC kaj ekipita per elektrodinamika bremso, ekologia blova sparkestingilo, trajnsekurigo LS-790 kaj elektronika rapidometro LT, ĝia maso ampleksas 76 tunojn kaj ĝia radaksa ŝarĝo estas 19 tunojn.



Karoserio, ekipita en spaco de kabinoj per vico da ŝirmelementoj estas eleganta kaj per sia koncepto memorigas iujn tipojn de la usonaj lokomotivoj.

Jindřich Tomíšek

El niaj landaj asocioj



17a Konferenco de Bulgara Fervojista Esperantista Sekcio (BFES) ĉe Bulgara Esperantista Asocio (BEA)

La ora aŭtuno donacis du varmajn tagojn al la fervojistaj esperantistoj, kiuj la 8.-9an de novembro 1997 okazigis sian 17an konferencon en la bela kaj antikva urbeto Hisar.

Partoprenis 50 delegitoj kaj aktivuloj el la fervojistaj societoj kaj kluboj de Bulgario. La fervojista sindikata kuraca domo proponis al la ĉeestantoj necesan etoson por bona kaj aktiva laboro.

Raporton pri la unujara agado de BFES prelegis la prezidantino de la sekcio, inĝ. Veselka Kamburova. La partoprenantoj pridiskutis multajn problemojn en sia agado kiel: varbado kaj esperantigado de novaj kaj junaj gefervojistoj, pri la kursoj, pri la loko de BFES en BEA kaj ties agado en la statuto de BEA, pri la ebleco por la esperantistoj-fervojistoj utiligi la favoron de la redaktejo de ĵurnalo *Jelezniĉar* (Fervojisto) por akcepti esperantaĵojn, kiuj trovos lokon en la ĵurnalo k.a.

S-ro Enjo Enev raportis pri la Terminara Vortaro, kaj diris, ke ĝis nun estas tradukitaj nur ses literojn de la vortaro. Li petis dezirantojn per helpado senpage. Kelkaj esperantistoj deziris helpi al li por ke nia lando ne restu en la vosto.

Longe estis diskutata la problemo, ĉu oni povus organizi IFEF-kongreson en Bulgario. Fine la konferenco decidis, ke IFEF-kongreson en Bulgario oni povos kaj devos organizi.

Por la sekvonta konferenco estis fiksita loko, la bela kaj pitoreska fervojstacio Dobrinište, sub la piedo de Pirin montaro.

Vespere okazis tre agrabla amuza vespero, en kiu la fervojistoj-esperantistoj pruvis, ke ili ne nur profesie laboras, sed ankaŭ povas bone amuziĝi per amika vespermanĝado, dancoj, kantoj en bona humoro.

Tonĉo Valev
sekretario

Veturi per trajno kun biciklo

Ĉi tiu titolo ne estas ŝerco, nek eraro. Ĝi estas la plej nova servo sur la linioj de Hungaraj Ŝtatfervojoj (MÁV).

Oni preparis proksimume 100 vagonojn specialajn por ekspedi kaj pasaĝerojn kaj biciklojn. Helpe de medioprotektantoj estas konstruitaj vagonoj, kiuj jam antaŭe funkciis. La prezo de unu vagono nova estas 100 milionoj da forintoj. Trakonstruita vagono kostis nur unu milionon da forintoj. La specialaj vagonoj laŭ la tipo havas 40-56 sidlokojn por pasaĝeroj, kaj 32-58 lokojn por bicikloj. Se oni uzus ĉi tiujn vagonojn sur la ĉeflinioj en la longdistanca trafiko dumtage almenaŭ dufoje tien-reen per unu vagono, tiel 2,7 milionoj da bicikloj estus ekspedataj dum jaro kun plia enspezo. Tiel helpe de la biciklista turismo, oni helpas ankaŭ la medioprotekton je la bono de ĉiuj.

KRISTÁLY Tibor

INTERNACIA FERVOJISTO
1998.2
50a eldonjaro

Dumonata fervojfaka revuo en Esperanto kaj organo de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio.

Redakcio:
Erna Hauge,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev.
Tel + fakso +45 98 80 15 99.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

Sekretario:
D-ro Romano Bolognesi,
Via Misa 4,
I-40139 Bologna.

Kasisto:
Henning Hauge,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev.
Tel + fakso 45 98 80 15 99.

Dana poŝtĉekkonto:
1 25 80 36, IFEF,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev
(pagante per poŝtĉekkonto el eksterlando aldonu 15 DKK por poŝtelspezoj).

Dana bankkonto:
3717 034856, Den Danske Bank, DK-9800 Hjørring
(pagante per bankkonto aldonu 25 DKK por bankelspezoj).

Svisa bankkonto:
471-02, Thurgauische Kantonalbank,
CH 8590 Romanshorn.

Svisa poŝtĉekkonto:
CH 85-4110-5
Frauenfeld, IFEF,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev.

Redaktofino por la venonta IF, kiu aperos fine de aprilo: 10.04.1998.

Presejo:
Gefion Tryk Næstved A/S
ISSN 1397-4270



Multnombraj membroj de la Belga Fervojista Esperanto-Asocio (BEFA) kaj delegitoj de la diversaj sekcioj el la tuta lando inaŭguris la 17an de januaro 1998 la novan Esperanto-Centron en Bruselo. Tiel la Esperanto-parolantoj havas sian domon, kiam Bruselo fariĝos kultura ĉefurbo de EU en la jaro 2000. La adreso estas: Esperanto-Centro, 176 Bld. Leopold II, BE-1080 Bruselo.